actualidad aeroespacial

Número 26 - Abril de 2010

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com



España, clave del futuro sistema espacial europeo

Madrid reunió los pasados 10 y 11 de marzo a expertos del sector espacial para avanzar en la cooperación para los programas de Conocimiento del Medio Espacial y GMES, dos proyectos cruciales para asegurar el futuro de Europa.

PÁG. 10

En 2009 se extraviaron más de 25 millones de maletas

PÁG. 4

Tablas para Airbus y Boeing

PÁG. 7

Los Reyes inauguran la T3 del aeropuerto de Málaga

PÁG. 11





FIDAMC cuenta ya en sus instalaciones con un sistema de inspección suministrado por Tecnatom

FIDAMC (Fundación para Fundación para la Investigación, Desarrollo y Aplicación de Material Compuesto) ha puesto en marcha un Centro de Investigación, ubicado en el Parque Tecnológico del Sur en Getafe, que cuenta ya con un sistema automático para la inspección por ultrasonidos de componentes de fibra de carbono suministrado por Tecnatom.

El sistema, recientemente inaugurado, está concebido con una gran flexibilidad de manera que pueda dar soporte a proyectos de desarrollo que requieran la aplicación de muy diversas técnicas de inspección.

Esta Fundación es consecuencia de un acuerdo entre el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, la Comunidad Autónoma de Madrid y la empresa EADS y fue creada para, entre otros objetivos, constituirse como un Centro de Excelencia en I+D+i en materiales compuestos.

El hecho de que FIDAMC haya elegido a TECNATOM como suministrador de un sistema que le permita llevar a cabo sus actividades para afianzar la posición de vanguardia española en el desarrollo de tecnologías de materiales compuestos, nos llena de orgullo, a la vez que nos obliga a mantener un elevado nivel de compromiso en proporcionar la tecnología más avanzada.



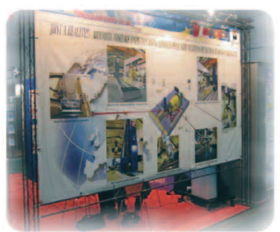


Presencia del grupo TECNATOM en Ferias y Conferencias Internacionales sobre Ensayos No Destructivos (END)

Siguiendo con su práctica de estar presente en eventos internacionales sobre Ensayos No Destructivos (END) como tecnólogo y actor principal en este sector, TECNATOM participará durante 2010 en la 10 Conferencia Europea de Ensayos No Destructivos (10ECNDT) a celebrar en Junio de este año en Moscú.

Asimismo, a lo largo del año 2010 en grupo TECNATOM continuará con su participación en otros eventos relacionados con Ensayos No Destructivos, con stand y presentaciones, donde mostrará e informará sobre sus más recientes desarrollos y productos. Entre las mismas se encuentran la Feria JEC Composites Show que se celebrará en París en Abril, y Aerospace Testing Exhibition, que se celebrará en Hamburgo en Mayo. Con todo ello, TECNATOM mantiene su presencia internacional en el sector aerospacial.





Avda. Montes de Oca, 1. 28703 - San Sebastián de los Reyes. Madrid (España)
Tel.: (+34) 91 659 86 00 Fax: 91 659 86 77. www.tecnatom.es

Editorial

Perder las maletas y los nervios

¿A quién no le ha ocurrido alguna vez volar a un punto cualquiera del planeta y no encontrar su equipaje a la llegada? La pérdida de maletas supone frustrar un viaje, unas vacaciones, muchos sueños y un montón de millones de euros al cabo del año.

En el pasado ejercicio se perdieron más de 25 millones de maletas en el mundo de un total de 2.200 millones de pasajeros, según un estudio recientemente presentado por la empresa especializada en soluciones informáticas para la aviación, SITA en la Passenger Terminal Expo, el mayor evento de la industria sobre servicios al pasajero de aeropuertos y líneas aéreas, celebrado en Bruselas y del que nos hacemos eco en páginas interiores. Este dato supone que de cada 100 pasajeros más de uno pierde su equipaje o lo que estadísticamente se traduce en que, prácticamente, al final de cada vuelo alguien pierde los nervios o se le amarga el viaje por culpa del extravío.

Aún así, los datos del informe aludido reconocen una tendencia decisivamente descendente en la pérdida de equipajes en los dos últimos años: 23,8% respecto a 2008, y más de un 40% respecto a las cifras de 2007. Es verdad que también se ha visto reducido considerablemente el número de maletas facturadas por temor precisamente a su pérdida o para evitar recargos por exceso de peso y ha descendido el volumen de viajeros embarcados a causa de la crisis económica.

Pero, de cualquier forma, siendo positivas las estadísticas de los dos últimos años, no podemos contentarnos con ello. Es cierto que la pérdida de maletas es un mal inevitable cuando hablamos de miles de millones de pasajeros moviéndose por el mundo y que en la inmensa mayoría de las veces el equipaje extraviado es recuperado por su propietario al cabo de 48 ó 72 horas. Pero hay que tratar de reducir al máximo ese coste de sufrimiento que supone para los viajeros y también el elevado coste económico que representa para las compañías aéreas. El Programa de Mejora de Gestión de Equipajes de IATA (BIP) lanzado en 2008 propone soluciones que buscan reducir a la mitad la pérdida de equipajes para 2012, lo que generaría un ahorro anual para la industria de entre 1.000 y 1.900 millones de dólares.

El mayor porcentaje (hasta un 52%) de pérdidas de maletas se produce en la transferencia entre vuelos

Según el informe que comentamos, sólo la reducción en un 23,8% de pérdidas de equipajes supuso para las líneas aéreas un ahorro de 460 millones de dólares en el pasado ejercicio, en el que sus pérdidas globales han alcanzado los 9.400 millones de dólares. Para el consejero delegado de SITA, "un tratamiento eficaz del equipaje juega un papel importante en la experiencia global del pasajero, y este último descenso en el número de maletas extraviadas supone una buena noticia tanto para las líneas aéreas como para los viajeros".

El mayor porcentaje -hasta un 52%- de pérdidas de maletas se produce, al parecer, en la transferencia entre vuelos. La segunda causa más importante, con un 16%, es que no llegan a embarcarse algunos equipajes por error, fallo humano, etc. Y luego están otros motivos con porcentajes menores.

Es verdad que se están haciendo esfuerzos considerables para atajar este mal. La ingeniería española, en concreto, ha desarrollado y está desarrollando nuevos procedimientos y sistemas para mejorar el tratamiento de equipajes en los aeropuertos. Sin ir más lejos, el Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) establecido en la T4 del aeropuerto madrileño de Barajas y aplicado más tarde a otros aeropuertos es un buen ejemplo a seguir.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Director**: Francisco J. Gil. **Redacción**: María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Producción**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

En el transporte **aéreo**

En 2009 se extraviaron más de 25 millones de maletas

EL año pasado hubo 2.200 millones de pasajeros embarcados y se perdieron 25,025 millones de maletas en todo el mundo, lo que supone un descenso del 23,8% (7,8 millones de maletas) con respecto a 2008, y más de un 40% (17,4 millones de maletas) con respecto a las cifras de 2007, según el informe sobre Equipajes 2010 presentado por la empresa especializada en soluciones informáticas para la aviación, SITA.

Esto ha supuesto un ahorro de 460 millones de dólares para las líneas aéreas, en un año en que sus pérdidas globales han alcanzado los 9.400 millones de dólares. Este es el segundo año consecutivo en el que la industria ha reducido de forma significativa el número de maletas extraviadas.

El informe de SITA fue presentado el mes pasado en la Passenger Terminal Expo, el mayor evento de la industria sobre servicios al pasajero de aeropuertos y líneas aéreas, que se celebró en Bruselas.

Francesco Violante, consejero delegado de SITA, ha declarado: “un tratamiento eficaz del equipaje juega un papel importante en la experiencia global del pasajero, y este último descenso en el número de maletas extraviadas supone una buena noticia tanto para las líneas aéreas como para los viajeros”.



Conjunto de maletas preparadas para el ensayo de facturación en la T4 de Barajas.

“Parte de esta bajada puede atribuirse al menor número de viajeros del pasado año, pero el descenso de 2,9% en cifras de pasajeros sigue siendo mucho menor que el del 23,8% en maletas extraviadas. Las mejoras en los sistemas de gestión de equipajes y el que los pasajeros estén facturando menos maletas para evitar pagar recargos han contribuido también a este descenso global”, añadió Francesco Violante.

SITA es la operadora de WorldTracer, el sistema estándar de la industria, plenamente automatizado, para rastrear las maletas extraviadas, que actualmente utilizan más de 440 líneas aéreas y empresas de manejo de equipajes en todos los países.

Mientras que la gran mayoría de las maletas extraviadas se devuelven a sus dueños en 48 horas o menos, sólo el 3,4% de los 25,025 millones de maletas perdidas queda sin reclamar o, en casos muy excepcionales, son robadas. Normalmente, tras un plazo no inferior a seis meses, las male-

tas sin reclamar son rescatadas, donadas o destruidas, según la política de cada país. La medida más importante que los pasajeros pueden tomar para evitar la pérdida de su equipaje es dejar un plazo de tiempo suficiente entre la conexión a dos vuelos para asegurarse de que su maleta sea transferida correctamente y a tiempo.

El Programa de Mejora de Gestión de Equipajes de IATA (BIP) lanzado en 2008, propone soluciones que buscan reducir a la mitad la pérdida de equipajes para 2012, lo que generaría un ahorro anual para la industria de entre 1.000 y 1.900 millones de dólares.

Los Servicios de Manejo de Equipaje de SITA utilizan enlaces globales con base IP de alta redundancia para dirigir, controlar y rastrear el equipaje de los pasajeros durante la totalidad del viaje, desde la facturación hasta su destino final. Esto supone un ahorro de tiempo y dinero para los más de 100 aeropuertos y 400 líneas aéreas de todo el mundo que ya están utilizando esta solución. SITA es también pionero en el uso de tecnología RFID para controlar y seguir los equipajes.

Las encuestas realizadas por SITA muestran de forma consistente la creciente disposición de los pasajeros a utilizar la tecnología de autoservicio para facturar su equipaje, bien en el aeropuerto o en el exterior, lo que ha llevado a SITA a desarrollar quioscos de facturación con un mayor número de funciones, incluida la impresión de las etiquetas de equipaje. El nuevo quiosco WorldTracer permite al viajero prescindir de las colas del servicio y generar un número personal de identificación para reclamaciones que le permite mantenerse informado sobre el estado de su maleta perdida, bien a través de una página web o de un call center.

La cartera de SITA incluye la gestión de comunicaciones globales, servicios de infraestructuras y outsourcing y servicios específicos para la gestión comercial de las líneas aéreas y de las operaciones relacionadas con pasajeros, vuelos y aviones, así como comunicaciones aire-tierra, gestión y operaciones de aeropuertos, equipajes, gestión de aduanas y seguridad en el transporte, mercancías, etc. Con un servicio de atención al cliente integrado por más de 1.600 empleados repartidos por todo el mundo, SITA centra sus esfuerzos en brindar la mejor atención a sus usuarios, gracias a la integración de un servicio global y local, tanto para las soluciones de aplicaciones de TI como para las de comunicaciones.

SITA cuenta con dos filiales principales: OnAir, pionera en la introducción de las comunicaciones móviles en el transporte aéreo y CHAMP Cargosystems, la única compañía de TI del mundo especializada exclusivamente en el transporte aéreo de mercancías.



Sistema automatizado de tratamiento de equipajes (SATE) en el madrileño aeropuerto de Barajas.

¿Dónde y cómo se pierden las maletas?

En la transferencia entre vuelos	52%
No llegan a embarcarse	16%
Error en el billete / cambio de maleta / seguridad / otros	13%
Aeropuerto/aduanas/meteorología /restricciones en espacio o en peso	6%
Errores al cargar/descargar	7%
Fallos en la gestión en la estación de llegada	3%
Error de etiquetado	3%

EADS tuvo unas pérdidas de 763 millones de euros



Louis Gallois, consejero delegado de EADS, (izquierda) y Tom Enders, consejero delegado de Airbus.

TRAS hacer público su acuerdo con los países clientes del A480M, el consorcio aeroespacial europeo EADS anunció que en el pasado año tuvo unas pérdidas de 763 millones de euros frente a unos beneficios de 1.572 millones en el ejercicio anterior.

"Los beneficios se han visto afectados por provisiones para retrasos en nuevos programas", dijo en su comunicación EADS, según la cual, la cifra de pedidos recibidos, de 45.800 millones de euros, refleja la coyuntura comercial notablemente más débil de 2009. Por otra parte, el Grupo ha registrado una fuerte actividad en defensa e institucional. La cartera de pedidos de EADS, que asciende a 389.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas.

"El entorno comercial del negocio fue difícil en 2009, pero nos adelantamos a muchos de los retos que nos aguardaban y los superamos", dijo Louis Gallois, consejero delegado de EADS. "Aprecio profundamente el apoyo de las naciones clientes al A400M. Gracias al acuerdo alcanzado entre las naciones clientes y EADS, este programa vuelve a estar encarrilado. Aunque el Grupo tiene que dotar una significativa provisión adicional, esto estabiliza el programa. Aparte del A400M, seguimos plenamente concentrados en una mejor gestión de los programas, incluyendo la continua aceleración del A380, el desarrollo del A350 y el programa de vigilancia de fronteras para Arabia Saudí."

Los ingresos de EADS se situaron en 42.800 millones de euros (frente al ejercicio 2008: 43.300 millones), respaldados por un récord de entregas de aviones comerciales en Airbus (498 unidades frente a 483 en 2008), aunque contrarrestados por un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M, deterioro de los precios en las entregas de aviones comerciales y efectos negativos de los tipos de cambio. Además, los ingresos en Astrium crecieron un 12%.

El Beneficio neto de EADS ascendió a -763 millones de euros (ejercicio 2008: 1.572 millones), es decir, un beneficio por acción de -0,94 euros (BPA en el ejercicio 2008: 1,95 euros). El Beneficio Neto disminuyó a causa del deterioro del EBIT*. Los gastos de I+D Autofinanciado experimentaron un leve aumento, a 2.825 millones de euros (ejercicio 2008: 2.669 millones), destinándose a fomentar nuevas tecnologías y negocio para el futuro.

Los pedidos recibidos del Grupo descendieron a 45.800 millones de euros frente al ejercicio 2008 (98.600 millones). El objetivo de pedidos recibidos para aviones comerciales se logró pero, como se esperaba, no alcanza el nivel de 2008. A 31 de diciembre de 2009, la cartera de pedidos de EADS se situaba en la sólida cifra de 389.100 millones de euros (final de 2008: 400.200 millones) a pesar del efecto de la revaluación al tipo de cambio de cierre. El crecimiento se vio impulsado por importantes contratos militares en 2009, entre ellos el Tramo 3a del Eurofighter.

Ambos reciben ayudas oficiales

Dictamen OMC: tablas para Airbus y Boeing

EL dictamen de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre la acusación presentada por EE UU contra las ayudas oficiales a la constructora aeronáutica europea Airbus establece que son ilegales los fondos gubernamentales que ambas compañías reciben para investigación y desarrollo, según las filtraciones producidas de este documento confidencial de más de 1.000 páginas.

El informe de la OMC establece que tanto la administración estadounidense como la Unión Europea otorgan subvenciones a las respectivas constructoras aeronáuticas. La UE, a través de un sistema de créditos reembolsables. EE UU, que inició el litigio, asigna fondos a través de las agencias gubernamentales. Los hechos revelan que sin ayuda pública no hay negocio aeronáutico posible. Esta especie de empate ante la OMC vendrá seguido por las alegaciones de las partes, con vistas a que puedan presentar un recurso en casación ante el órgano de lo contencioso de la Organización Mundial del Comercio.

Para la constructora norteamericana, "la OMC ha dado la razón a los EE UU en la mayoría de los puntos de su decisión final, la cual confirma la decisión provisional en el caso de los EE UU contra las ayudas a Airbus".

"Esta es una decisión importante e histórica y representa buenas noticias para los trabajadores del sector aeronáutico en los EE UU que por décadas han tenido que competir contra un Airbus fuertemente subsidiado. Los funcionarios estadounidenses estiman que el valor comercial de las ayudas al lanzamiento recibidas por Airbus superan los 178.000 millones de dólares (en dólares del 2006). Los subsidios del gobierno han sido utilizados para la creación de todos los productos de Airbus, incluido el A330/A340, que recibió más de 5.000 millones de ayuda para su desarrollo, y el A380, que recibió 4.000 millones en subsidios", ha apuntado Boeing en un comunicado.

En cambio, Airbus asegura que el dictamen rechaza el 70% de las quejas presentadas por EE UU, entre ellas, la que se refiere a los préstamos reembolsables concedidos a la constructora europea por varios Estados, como España. "El documento confirma lo que ya habíamos dicho: los préstamos reembolsables son un instrumento legal y no han causado la menor pérdida de empleo en la industria aeronáutica norteamericana", comentó una portavoz de Airbus.

"Estos resultados contrastan totalmente con las entusiastas expectativas anunciadas previamente por Boeing. Airbus, la UE y los Estados miembros procederán a analizar en profundidad el contenido del informe con objeto de anticipar una eventual revisión completa de la decisión por parte del órgano de apelación de la OMC", señaló Airbus en una nota oficial.

Para la Unión Europea, el dictamen de la OMC es sólo "una pieza del rompecabezas y es prematuro que una parte cante victoria. Un panorama más completo sólo saldrá con la publicación del informe sobre la demanda de la UE contra las ayudas estatales a Boeing, que se espera que se emita en los próximos meses", según un portavoz de comercio de la UE.

Según el informe de la OMC, los fondos reembolsables que ha recibido Airbus para el lanzamiento de los programas de sus sucesivos aviones no infringen las reglas de la competencia.

Ejemplares de aviones de Airbus y Boeing



El acuerdo sobre el A400M se firmará este mes en Sevilla

Los siete ministros de Defensa integrantes del programa A400M y la industria están en disposición de consolidar el acuerdo final en las próximas semanas, algo que van a "hacer en las próximas semanas en Sevilla", dijo la ministra de Defensa, Carme Chacón, a finales del pasado mes de marzo en el Congreso de los Diputados.

"Hemos logrado un gran éxito porque se cumplen los requisitos que solicitó el Ejército del Aire, se asegura una contribución proporcional de todos los participantes en los sobrecostes que han provocado los incumplimientos de la empresa y se garantiza la viabilidad del programa", explicó.

En respuesta a la pregunta parlamentaria del diputado socialista Antonio Cuevas Delgado, Chacón recalcó que al garantizar esta viabilidad del programa se aseguran también "1.500 empleos directos y 4.000 indirectos que el programa permite en Andalucía", por lo que agradeció al Gobierno de la Junta "todo su apoyo para el éxito del programa del A400M".

Para la ministra, este programa pasa ahora mismo por un "buen momento", al tiempo que subrayó que España ha estado "siempre muy comprometida" con que la negociación diera lugar a un "acuerdo final que hoy está sobre la mesa".

"El A400M significa disponer de un avión militar de grandes prestaciones, el más competitivo de carga actual, necesario para llevar a zona de operaciones a las tropas y, además, consolida un sector estratégico, el de la industria aeronáutica europea, fuerte en nuestro país", argumentó.

A juicio de la ministra, tras los "incumplimientos" de la empresa y los "retrasos" en las entregas, todos los países participantes en el programa trataron de trabajar "y España lo ha hecho como nadie, para garantizar su viabilidad".

"En la reunión de Palma de ministros europeos de Defensa se produjo un avance importante, pues los siete ministros de los países integrantes del programa confirmamos nuestra voluntad política de darle viabilidad y llegamos a un principio de acuerdo después de que la empresa aceptara los términos de la negociación propuestos por las naciones", explicó, para recordar después que fueron los secretarios de Estados quienes cerraron las "nuevas contribuciones económicas al programa, proporcionales a los sobrecostes".



Avión A400M.

Industria concede 48,4 millones a 24 proyectos aeroespaciales

El Ministerio de Industria ha resuelto conceder al sector aeroespacial en el presente ejercicio 48,4 millones de euros en forma de anticipos reembolsables sin interés, con cinco años de carencia y 10 años de amortización y no se exigirán garantías para su concesión en el marco de ayudas a los sectores estratégicos industriales.

Tras el análisis de los 31 proyectos presentados se ha decidido apoyar 24 proyectos de inversión. Según el Ministerio, el sector aeroespacial desarrolla productos de alto valor añadido y es particularmente intensivo en I+D+i, suponiendo un motor de innovación y de conocimiento que se traslada a otros sectores industriales. Asimismo, refuerza su consideración de estratégico la calidad de empleo que genera y las tecnologías y relaciones con la defensa y seguridad que tiene.

Todas estas características le otorgan un papel destacado en la consecución del objetivo de cambio de modelo productivo de la economía española.



Los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía y el ministro de Fomento, José Blanco, inauguran la T3 del aeropuerto de Málaga

Aeropuerto de Málaga

Los Reyes inauguran la T3

LOS Reyes de España presidieron el pasado día 15 de marzo la inauguración de la Terminal T3 del aeropuerto de Málaga, un acto al que también asistieron el presidente de la Junta de Andalucía, José Antonio Griñán; el ministro de Fomento, José Blanco; y el presidente de Aena, Juan Ignacio Lema Devesa.

En su intervención en el acto, el ministro de Fomento señaló que, tras esta actuación, el aeropuerto de Málaga "será un referente entre los principales aeropuertos turísticos del Mediterráneo" así como "un centro de actividad económica y de oportunidades".

Blanco recordó que el Ministerio de Fomento está invirtiendo 1.800 millones de euros en este aeropuerto, de los que casi 410 millones han sido destinados a la construcción de este nuevo espacio que duplica su capacidad. El ministro apuntó además que esta infraestructura se suma a las autovías, al AVE o al Puerto "para formar un eje intermodal que acerque aún más el mundo a Málaga y Málaga al mundo".

En sus 250.000 metros cuadrados, la nueva terminal dispone de 86 mostradores de facturación, 20 puertas de embarque (12 pasarelas telescópicas y 8 de remoto), 12 hipódromos de recogida de equipajes (uno de ellos para equipajes especiales) y un moderno sistema automatizado de recogida de equipajes (SATE) que permite tratar 7.500 equipajes a la hora.



Nueva T3 del aeropuerto de Málaga.

La T3 entró en servicio en temporada baja un día de actividad 'valle' en el aeropuerto de Málaga y en el que había programados 194 vuelos.

Concretamente, 136 vuelos saldrán o llegarán por la nueva terminal, lo que supone un 70% del total de operaciones previstas. El 30% restante lo hará por la terminal Pablo Ruiz Picasso (T2).

En el primer día de funcionamiento de la T3, pasaron por el aeropuerto de Málaga 29.500 pasajeros y 35.400 maletas. De ellos, 20.650 pasajeros y 12.900 equipajes corresponden a la T3.



Aspecto de la conferencia en el Casino de Madrid.

Conferencia sobre Espacio y Seguridad

España, clave del futuro sistema espacial europeo

MADRID reunió los pasados 10 y 11 de marzo a expertos del sector espacial para avanzar en la cooperación para los programas de Conocimiento del Medio Espacial y GMES, dos proyectos cruciales para asegurar el futuro de Europa. Este evento ha reunido a los representantes políticos de varias organizaciones, entre las que se encuentran los Estados Miembros de la ESA, la Comunidad Europea y la Agencia de Defensa Europea.

La ‘Conferencia sobre Espacio y Seguridad’ destacó la contribución de estos dos programas al futuro de Europa: el Programa Preparatorio de la ESA para el Conocimiento del Medio Espacial (Space Situational Awareness, SSA) y el Programa de Vigilancia Mundial del Medio Ambiente y la Seguridad (Global Monitoring for Environment & Security, GMES).

Aunque los programas GMES y SSA son actividades independientes, ambos permitirán garantizar la disponibilidad de los servicios espaciales cruciales para la economía, como lo son la navegación por satélite, las telecomunicaciones, los servicios meteorológicos, científicos y medioambientales, proporcionando de forma regular información precisa sobre el medio Tierra/Espacio y sobre las amenazas naturales o causadas por el hombre.

El evento organizado en Madrid forma parte del ‘Diálogo Estructurado’ sobre el Espacio, propuesto por la comisión de Política Espacial Europea (ESP), y fue albergado por el Gobierno de España dentro de las actividades de la presidencia española del Consejo de la Unión Europea.

El Diálogo Estructurado sobre el Espacio y la Seguridad agrupa los principales servicios de la Comisión Europea (EC), de la Secretaría General del Consejo, dentro de la que se incluye el Centro de Satélites de la Unión Europea (EUSC), de la Agencia de Defensa Europea (EDA) y de la ESA, y se está convirtiendo en un instrumento cada vez más efectivo para aprovechar las sinergias interinstitucionales.

Bajo el liderazgo de la Comisión Europea, GMES fue establecido con el objetivo de atender la creciente necesidad de los organismos europeos de acceder a información precisa y actualizada que permitiese gestionar mejor los asuntos medioambientales, comprender y mitigar los efectos del cambio climático y asegurar la seguridad civil. Como esta iniciativa se basa en gran medida en los datos de observación de la Tierra, la ESA, en colaboración con el ESP, es la responsable de desarrollar e implementar el ‘Componente Espacial’, dentro del que se enmarcan las cinco familias de misiones Sentinel (Centinelas).

La ESA es la responsable del Componente Espacial de GMES, que incluye los nuevos satélites Sentinel, la coordinación de otras

misiones espaciales que puedan contribuir al programa y de la infraestructura asociada al segmento de tierra, mientras que la Comisión Europea, actuando en representación de la Unión Europea, es la responsable de la iniciativa global, de definir los requisitos y de gestionar los diferentes servicios.

Si bien proteger el medioambiente de los efectos del cambio climático es un objetivo prioritario de GMES, la vigilancia marítima y de las fronteras y el apoyo a las Acciones Externas de la UE también han sido identificadas como otras áreas prioritarias de actuación.

"Hoy en día, dentro de GMES, se concede un papel prioritario a los servicios de monitorización del medio ambiente. Pero los servicios de seguridad basados en aplicaciones espaciales están jugando un papel cada vez más importante, también dentro del programa GMES. Los servicios de seguridad imponen unos requisitos técnicos más exigentes en ciertas áreas", comenta Volker Liebig, Director de los Programas de Observación de la Tierra de la ESA.

Proteger los recursos.-

El Programa Preparatorio de la ESA para SSA atiende a los objetivos estratégicos del ESP apoyando la capacidad de operar de forma independiente, segura, estable y sostenible la infraestructura espacial crítica de Europa. El programa SSA tiene como principal objetivo ayudar a proteger los sistemas espaciales europeos y la infraestructura de tierra de los posibles daños causados por la basura espacial, por posibles colisiones o por los efectos dañinos del clima espacial.

Al utilizar recursos federativos europeos, los servicios precursores del programa SSA ya están ultimando sus preparativos. Entre estos servicios se incluirá la monitorización del clima espacial y el análisis de la basura espacial.

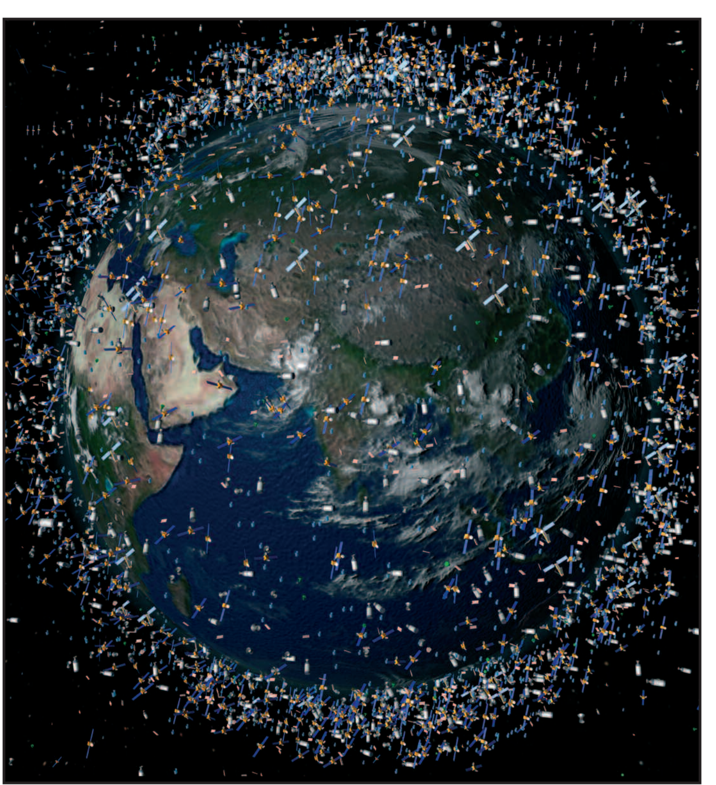
El programa SSA está compuesto por tres grandes segmentos: Vigilancia del Espacio y Seguimiento, Clima Espacial y Objetos Cercanos a la Tierra. La Fase Preparatoria incluye el diseño de la estructura global, la definición de la política de gestión de datos y de gobierno, el establecimiento de los centros de datos y de los sistemas de gestión y, en paralelo, el lanzamiento de servicios precursores basados en los recursos existentes en Europa. El programa SSA también está desarrollando un prototipo para pruebas del Radar Europeo de Vigilancia Espacial.

"Principalmente, Europa continúa basándose en fuentes de información no europeas para obtener datos sobre el entorno y la basura espacial. Esta situación pone a las infraestructuras europeas en una situación

> **"Europa continúa basándose en fuentes de información no europeas para obtener datos sobre el entorno y la basura espacial**



Imagen de la basura espacial.



de alto riesgo. Resulta evidente que se necesita con urgencia el programa SSA, que sólo podrá materializarse a través de la cooperación internacional y de una política de gobierno robusta, acordada por todos los actores europeos", comenta Gaele Winters, Director de Operaciones e Infraestructura de la ESA.

Últimos avances.- El programa de la conferencia incluyó sesiones técnicas informativas sobre el estado actual de los programas GMES y SSA, una revisión de la infraestructura europea actual que podría contribuir a las actividades de estos programas, de los requisitos de los usuarios de SSA y de los escenarios de utilización, así como varias sesiones y mesas redondas para discutir las cuestiones de gobernación, de seguridad de los datos y de los aspectos de defensa de ambos programas.

Los asistentes pudieron comprobar que la noción de 'seguridad' puede estar sujeta a múltiples interpretaciones. Europa se enfrenta a nuevas amenazas, de carácter más diverso y menos predecible que las conocidas en el pasado. El Espacio está jugando cada día un papel más crítico en la seguridad y ya se han dado los primeros pasos con proyectos espaciales europeos como GMES, SSA o Galileo, que permiten aumentar las sinergias entre las actividades y los programas espaciales civiles y militares. Sin embargo, los requisitos precisos de los usuarios sobre los datos relacionados con la seguridad que generarán los programas como GMES y SSA todavía tienen que ser convenientemente identificados antes de poder proporcionar servicios globales de forma regular.

Nuestra responsabilidad social nos lleva a cuidar el medio ambiente...

...con tecnología de altura

En el Grupo ITP hacemos un gran esfuerzo investigando para diseñar y fabricar motores de avión más eficientes y con menores emisiones de CO^2 a la atmósfera, innovando en el desarrollo de tecnología propia, y trabajando en equipo para mejorar constantemente. Y por eso, somos la primera empresa aeronáutica española que recibe la Autorización Ambiental Integrada.

Estamos haciendo realidad nuestro objetivo de ser líderes en el respeto al medio ambiente.














EMAS

Planta de Zamudio

www.itp.es

